

Compte-rendu de la journée « Des fleuves, des villes et des hommes. Approches historiques » - 1^{er} février 2012, Lyon.

Séminaire « Environnement et Histoire. Pour une historicisation des rapports sociétés/environnements. »

Introduction par Stéphane FRIOUX et Laura PEAUD :

Cette journée est organisée de façon pluridisciplinaire, mais deux disciplines résonnent plus particulièrement : l'histoire et la géographie. Chacune fait l'objet d'une petite introduction, faisant le point sur ses rapports avec l'environnement en général, les fleuves et cours d'eau de façon plus spécifique.

Stéphane FRIOUX, maître de conférences en histoire contemporaine (Lyon 2 - LARHRA) :

Cette journée constitue la première journée d'une série de manifestations dans le cadre du séminaire « Environnement et Histoire. Pour une historicisation des rapports sociétés/environnements », soutenu par l'ARC Environnement de la région Rhône-Alpes. Elle est aussi inscrite au programme d'activités du RUCHE (Réseau Universitaire de Chercheurs en Histoire Environnementale).

Ce séminaire vise à réfléchir sur les liens entre histoire et environnement. Plusieurs chercheurs en sciences humaines et sociales se sont associés sur la place lyonnaise et proposent de réunir trois ensembles de personnes autour de cette thématique : des chercheurs en sciences humaines et sociales, de chercheurs des sciences de l'environnement ainsi que des acteurs du monde de l'administration. La réunion de ces trois publics différents vise à la meilleure compréhension de leurs relations d'un point de vue à la fois synchronique et diachronique.

Nous souhaitons commencer cette journée par un regard croisé sur les objets fleuves et villes. La place lyonnaise semblait tout indiquée pour tenir cette première journée, avec les travaux renommés des géographes Jacques Béthemont et Jean-Paul Bravard qui ont dynamisé les études sur le fleuve Rhône. Aujourd'hui, c'est la Zone Atelier Bassin du Rhône (ZABR) qui les représente, associant chercheurs et acteurs publics. La Maison du fleuve Rhône, présidée par le sociologue André Micoud, en forme le prolongement culturel. La thématique fluviale intéresse de plus de nombreux chercheurs en sciences sociales, un peu moins les historiens¹. Stéphane FRIOUX mentionne le hasard du calendrier : une exposition se tient en ce moment même à la BNU de Strasbourg, sur le thème du Rhin au fil de l'histoire (*Rhenus, Rhein, Rhin*)

Chez les historiens on peut évoquer tout particulièrement ceux qui revendiquent une démarche, en plein essor dans leur discipline (notamment en France), qualifiée d'*environnementale*. Elle les invite à dépasser les frontières disciplinaires pour explorer du côté d'autres savoirs ou méthodes, dont la géographie, la chimie, l'écologie, des façons de mieux penser l'évolution des rapports entre les sociétés et leur environnement. Stéphane FRIOUX évoque quelques-uns des grands chantiers de ce courant :

- la pollution : illustrée récemment en 1986 par l'accident de l'usine Sandoz, près de Bâle, sur le Rhin, mais bien avant par la pollution organique due aux déversements des eaux d'égouts de nombreuses villes. L'infection de la Seine était bien connue dans les années 1870 et les

1 Voir cependant les travaux d'Isabelle BACKOUCHE, *La trace du fleuve, La Seine et Paris (1750-1850)*, Paris, Editions de l'EHESS, 2000.

champs d'épandage développés dans les années suivantes n'ont jamais pu maîtriser tous les rejets... La pollution engendrée par l'industrie allemande dans la Ruhr a aussi été étudiée.

- la rivière ou le fleuve façonnés et modifiés par les grands travaux hydrauliques, les grandes opérations de planification, que l'on songe à ceux de l'URSS sur la Volga ou d'autres fleuves.
- les risques inhérents à ces grands travaux, comme les inondations du Mississippi favorisées par les travaux d'endiguement. Les inondations de manière générale constituent un thème d'importance pour les études d'histoire environnementale.
- la « renaturation » ou « reconquête » des fleuves et des fronts urbains le long de ces cours d'eau, depuis le début de la crise industrielle dans les années 1960-1970 (Pittsburgh aux Etats-Unis).
- Ces différents thèmes impliquent aussi la question des loisirs, qui est loin d'être nouvelle (avant que le fleuve soit trop pollué, on y pêchait, on s'y baignait...)

Il y a d'autres facettes qu'il faudrait aborder, notamment sur l'histoire sociale de la relation au fleuve : qui sont les riverains, les métiers qui vivent du fleuve, etc. L'idée est dans le cadre de ce séminaire d'envisager toutes les échelles spatiales, du macro (bassin versant) jusqu'à descendre à l'échelle du micro (les ponts ; les pontons ; les berges...)

La journée est pensée par un historien, mais organisée de façon pluridisciplinaire. Tout d'abord, avec une volonté de rapprochement entre histoire et géographie. La collaboration entre histoire et géographie sur l'objet « fleuve » peut d'ailleurs se targuer de prestigieux modèles (Demangeon et Febvre, 1935) ; il a donc paru utile de faire dialoguer histoire, géographie et aménagement de l'espace, autour d'un couple qui constitue désormais un objet d'étude commun : la ville et le cours d'eau.

Laura PEAUD, doctorante en géographie (Lyon 2 – UMR 5600) :

En tant que géographes, la question de l'environnement et, de façon plus large, des rapports entre nature et société, est au cœur de notre formation et de l'histoire de la discipline. C'est précisément sur la notion de milieu que la géographie s'est érigée en discipline. L'idée de « milieu », développée notamment par Alexandre de Humboldt au début du XIX^{ème} siècle repose sur l'interaction des différents éléments d'un ensemble spatial, dans une vision plus ou moins systémique. La géographie a ensuite, notamment avec les travaux de Vidal de la Blache, spécifié ses interactions structurelles, qui sont alors pensées entre l'homme et la nature, soulevant la notion d'interface, encore bien présente aujourd'hui. Certaines branches de la géographie ont amené cette thématique du milieu à l'environnement purement physique, laissant de côté les hommes et les sociétés. Mais au contraire, depuis une trentaine d'années c'est une vision socialisante qui se développe, où l'environnement apparaît comme une construction sociale et culturelle, investie de valeurs et de représentations collectives et individuelles. Les géographes procèdent alors à un décentrement du regard, ne se plaçant non plus uniquement sur l'horizon de l'espace, mais sur celui des sociétés. Cela permet d'aborder la question de l'environnement sous de nouveaux angles et par le biais de nouveaux objets, de nature sociale.

La plupart du temps, c'est dans une perspective contemporaine et actuelle que ses thématiques sont abordées dans notre discipline. Cependant, depuis quelques années se développent de plus en plus de travaux de géographie historique, c'est-à-dire cherchant à questionner les thématiques environnementales dans le temps long. La revue lyonnaise de géographie, *Géocarrefour*, a par exemple fait paraître en 2009 et 2010 deux numéros consacrés aux enjeux du temps long dans les études environnementales : « Géohistoire/géo-histoire : quelles méthodes pour

quel récit ? »² et « Des archives aux paysages : milieux, dynamiques, territoires »³. Il s'agit d'appliquer aux objets du temps passé les méthodologies et questionnements actuels de la géographie. Certaines thématiques sont plus représentées que les autres : les risques, les différentes formes de pollution, les représentations des sociétés face aux fleuves et rivières par exemple, ou à l'objet montagne sont particulièrement porteurs. L'histoire du paysage, qu'il soit « naturel » ou anthropisé, rural ou urbain, et de ses liens avec les sociétés etc, tient une place désormais essentiel dans le champ de la géographie. Les géographes intègrent ainsi de plus en plus la perspective historique dans leurs études : le temps long, laissé à l'origine aux historiens, est donc de plus en plus revendiqué dans les études environnementales. La notion d'anthroposystème (G. Rougerie) permet d'aborder dans toute sa complexité diachronique ces thématiques et de façon pluri- et interdisciplinaire.

En effet, la géographie crée également de plus en plus de liens vers des disciplines connexes, telles que l'histoire bien sûr, mais aussi la géologie, l'écologie, l'archéologie, l'aménagement, la sociologie, l'anthropologie, etc. Sur la place lyonnaise, cet engouement est notamment portée par la Maison de l'Orient et de la Méditerranée, pour ce qui est des recherches sur les civilisations anciennes. Le deuxième XIXème siècle suscite aussi de nombreuses recherches, sur les questions de pollution et d'aménagement urbain de manière générale. Un fonctionnement pluridisciplinaire voire transdisciplinaire tend ainsi à se mettre en place, associant plusieurs sciences sociales autour d'un même objet. Si les diverses méthodologies diffèrent en se complétant, toutes semblent se rejoindre sur un discours privilégiant la perspective historique.

C'est précisément ce que vise l'objectif de ce séminaire et ce qui va faire l'objet des discussions de la table ronde de cet après-midi : Que met-on derrière le mot « histoire » ? Quels rôles sont dévolus au facteur historique dans ces études ? Et quelle approche historique, en termes épistémologiques et méthodologiques, sont-elles privilégiées ? Quelles méthodologies transdisciplinaires apparaissent-elles ? Et quels sont les apports de la mise en place d'une méthodologie transdisciplinaire centrée sur la dimension historique pour les études environnementales ? La discussion de cette première journée va ouvrir ces réflexions générales sur deux objets particuliers : les fleuves, d'une part, et le milieu urbain, d'autre part. A partir de quelques exemples localisés, autour de la Loire Nantes, de la Seine et bien sûr de l'exemple lyonnais qui reçoit cette journée inaugurale du séminaire, l'enjeu du jour réside donc dans l'élucidation de la place de l'histoire, en tant que perspective et en tant que discipline (ayant ses méthodes, ses outils propres), dans le champ des études environnementales.

Intervention de Geneviève MASSARD-GUILBAUD : « La ville dont les rivières disparaissent. Nantes 1850-1950 »

Présentation par Stéphane FRIoux :

Geneviève Massard-Guilbaud est directrice d'études à l'EHESS, où elle occupe une chaire en histoire environnementale, et chercheuse au Centre Maurice Halbwachs. (UMR CNRS/ENS/EHESS). Après une thèse sur les Algériens à Lyon dans l'entre-deux-guerres, elle a bifurqué vers l'histoire des nuisances industrielles, ou plus exactement de la gestion de la pollution industrielle, question qui fait intervenir de multiples acteurs aux intérêts divergents. Son habilitation a été publiée en 2010 aux éditions de l'EHESS. Elle a été co-fondatrice de deux associations d'histoire environnementale :

2 « Géohistoire/géo-histoire : quelles méthodes pour quel récit ? », sous la dir. de Nicolas Jacob-Rousseau, *Géocarrefour*, vol 84/4, 2009.

3 « Des archives aux paysages : milieux, dynamiques, territoires », sous la dir. de Nicolas Jacob-Rousseau, *Géocarrefour*, vol. 85/1, 2010.

– l'ESEH, qu'elle a présidée de 2007 à 2011

– le RUCHE, qu'elle a présidé de 2009 à 2011

Elle a été responsable d'un réseau thématique pluridisciplinaire du CNRS « Histoire de l'environnement » associant scientifiques de l'INSHS et de l'INEE, de 2010 à 2012. Et elle présente dans le cadre de cette journée des travaux encore inédits sur Nantes.

Communication :

Il est question dans cette intervention des comblements des bras de la Loire et de l'Erdre dans la ville de Nantes. Il s'agit donc ici d'une histoire environnementale de la ville de Nantes, une histoire des rivières nantaises, du port, mais aussi des chemins de fer, qui sont un facteur explicatif majeur, et de l'urbanisme. Les sources de Geneviève MASSARD-GUILBAUD sont nombreuses : archives de la ville, de la préfecture, des Ponts et Chaussées (locaux et nationaux), de la Chambre de Commerce, ainsi que la presse locale, sont mobilisées. L'enjeu de ses travaux consiste à évaluer la responsabilité des différents acteurs dans la réalisation de travaux qu'elle qualifie d'aberrants voire de catastrophiques. Pourquoi les comblements nantais ont-ils été réalisés ? Qui en a décidé ainsi ? Sur quels critères les décisions ont-elles été prises ? Comment a-t-on géré l'environnement de la ville de Nantes ? Voici les enjeux que cette communication propose de soulever, appuyée sur une très riche documentation iconographique. Geneviève MASSARD-GUILBAUD soutient la thèse selon laquelle les comblements effectués entre 1926 et 1946 ne sont pas une réponse à une catastrophe naturelle mais sont le résultat d'un ensemble de décisions humaines, d'un système dont l'emprise temporelle s'étend sur plus d'un siècle.

Dans un premier temps, elle expose le contexte général amenant à la série de comblements. Nantes est un port de mer et aussi un port fluvial. La ville se situe sur le point de rupture de charge entre la navigation ligérienne et la navigation maritime. Au XVIII^{ème} siècle, Nantes est encore la première ligne de pont sur l'estuaire, la dernière possibilité de traverser le fleuve avant l'océan. L'Erdre qui se jette dans la Loire au cœur de Nantes, est bordée des « folies nantaises », manoirs symboles de la prospérité de la ville ; elle est également canalisée et aménagée : elle constitue le débouché du canal de Nantes à Brest. Au début du XIX^{ème} siècle, l'Erdre est polluée, par les activités des tanneries et des autres industries (textile, usine à gaz...) qui se sont implantés sur ses rives, au cœur de la ville. Mais ce problème de pollution est réglé, ou du moins reporté sur la Loire, bien avant les comblements des années 1930 et 1940, par la construction d'égouts. Une écluse la protège des marées qui remontent la Loire jusqu'à Nantes. Un pont situé à la confluence avec la Loire supporte au XIX^{ème} siècle le chemin de fer menant à la capitale.

Nantes a construit sa richesse sur le commerce triangulaire et cette richesse se lit dans son urbanisme florissant au XVIII^{ème} siècle : immeubles du quai de la Fosse, des places Royale et Graslin, ou encore lotissement de l'île Feydeau (à l'époque île de la Sauzaie), première île de la ligne de ponts, où s'installent les armateurs. A la fin du XVIII^{ème} siècle, la traite est contestée en Europe, puis abolie en 1814 sous l'influence des Anglais. Ce changement économique représente une menace pour Nantes, qui développe alors de nouvelles industries : agro-alimentaire (conserveries de sardines, biscuiteries, la fameuse usine LU notamment), construction navale ou production d'engrais.

Mais l'économie est très dépendante du milieu et de la capacité du fleuve ; or la Loire s'ensable alors que la taille des bateaux ne cesse d'augmenter. Dès la fin du XVIII^{ème}, le problème de l'ensablement est pris très au sérieux. On essaie la chenalisation du lit du fleuve et l'implantation d'épis, mais ces remèdes ne suffisent pas. Dans les années 1830, un débat s'engage entre ingénieurs des Ponts-et-Chaussées et différents partenaires, dont la Chambre de Commerce, sur les solutions à apporter à ce problème et surtout sur la meilleure façon de garantir l'activité portuaire de la ville.

Deux écoles s'affrontent : continuer à draguer la Loire (mais en vain à ce jour) ou construire un canal parallèle au fleuve. La concurrence que Saint-Nazaire commence à faire sentir à Nantes accentue encore l'acuité du problème. Finalement, sur les conseils de certains des ingénieurs des Ponts, un canal est construit sur la rive sud. Appelé canal de Basse-Loire, canal maritime ou canal de la Martinière, il ouvre en 1892 après 10 ans de travaux. Il est cependant rapidement sous-dimensionné. Il ferme après seulement 11 ans d'ouverture et devient peu à peu un cimetière à bateaux.

Les travaux reprennent alors sur la Loire, avec l'apparition des dragueuses à vapeur, sous la direction de l'ingénieur Lechallas qui propose un plan nouveau. Le 24 décembre 1903, une loi d'aménagement de la Loire maritime autorise un approfondissement majeur du lit de la Loire. Les conséquences ne se font pas tarder : la marée se fait sentir encore plus fortement et l'étiage baisse de plusieurs mètres. La loi de 1913 complète la première : il s'agit cette fois de creuser le fleuve jusqu'à 80 kilomètres à l'intérieur des terres, dans le but de créer un bassin à marée. Des épis sont ajoutés pour augmenter le débit du fleuve. Les ponts devraient être consolidés, car la masse d'eau augmente du fait de ces aménagements et les affaiblit mais la guerre de 1914 fait repousser les travaux. Incapables de supporter la pression imposée, deux ponts s'écroulent, en 1913 et 1924. Les travaux de dragage posent également d'autres problèmes. L'augmentation du débit d'eau entraîne l'affouillement des quais et la mise à nu des pilotis des fondations des infrastructures : les piliers en bois alternativement couverts et découverts par l'eau pourrissent et la ville d'effondrement commence à s'effondrer. Le passage du chemin de fer sur les quais augmente l'acuité du problème, car le train est menacé de tomber dans la Loire.

Les conséquences des travaux se manifestent de façon dramatique entre les années 1911 et 1928, où une série d'effondrements bouleversent la physionomie de la ville. L'inquiétude grandit pour le chemin de fer et les gares, mais aussi le tramway qui passe le long des quais et sur les ponts. La mairie de Nantes proteste vigoureusement contre les projets de Ponts-et-chaussées, mais les rivières sont de la responsabilité de l'État et donc des Ponts-et-Chaussées. Leur proposition est double : combler le bras de la Bourse et détourner le cours de l'Erdre par l'île Feydeau. Comblés, les quais ne seraient ainsi plus soumis aux soi-disant « caprices » de la marée. Le projet de comblement n'est pas neuf : il date du XIX^{ème} siècle, époque à laquelle des promoteurs souhaitaient gagner des terrains dans le centre. Il revient au début du XX^{ème} siècle, les arguments avancés étant ceux de l'insalubrité, du manque de place. Ce projet avait toujours, jusqu'alors, été refusé par la ville.

En 1919, la loi Cornudet somme les villes de plus de 10 000 habitants de se doter d'un plan d'aménagement. Le plan établi en 1920 prévoit le comblement du bras de la Bourse. Les ingénieurs de la ville ne s'y opposent pas formellement. En juillet 1924, les Ponts et Chaussées, prenant prétexte de l'effondrement du pont de Pirmil, le seul à relier la ville à la rive sud, informent Paul Bellamy, maire radical-socialiste de Nantes, de leur intention de combler le bras de la Bourse. Le maire proteste vivement contre la façon dont le comblement a été décidé et l'injonction qui lui est faite de payer les nouveaux égouts qui devront être mis en place. Il souhaite que les Ponts et Chaussées prennent leurs responsabilités, et rappelle que la ville ne peut en aucun cas être tenue pour responsable des catastrophes passées ou à venir. Les ingénieurs municipaux proposent une solution alternative au comblement, moins coûteuse et qui préserverait le paysage et les possibilités de navigation

Une commission est alors créée, dont le but est de trancher entre les différents projets. Issue des Ponts-et chaussées qui sont donc juge et partie, elle tranche en faveur du projet des Ponts-et-chaussées locaux, dont le seul avantage est de résoudre à bas prix le problème du chemin de fer, qui ne peut rester où il est et que l'on pourra désormais faire passer dans un des bras comblé, économisant le contournement de la ville et les expropriations qu'il exigeait. Pour économiser le détournement de la ligne Paris-Saint-Nazaire, on sacrifie donc les rivières nantaises. Les deux bras nord de la Loire seront comblés. Pour l'Erdre, on la fera passer en tunnel pour la faire déboucher

plus en amont, dans un des bras restant de la Loire. Le comblement de lit de l'Erdre s'effectue ensuite pendant la seconde guerre mondiale.

En conclusion, les besoins économiques du port, et une politique d'apprentis-sorciers menée par les Ponts-et-Chaussées sont à l'origine des travaux monumentaux des années 1920 à 1940. Aujourd'hui, on constate une redescende des activités portuaires vers l'aval, du côté de Saint-Nazaire, alors que cette solution avait été totalement exclue à l'époque en raison de la guerre que Nantes menait à Saint-Nazaire. Geneviève MASSARD-GUILBAUD souligne fortement le manque de considération des Ponts-et-Chaussées pour l'opinion des élus et des divers corps professionnels qui se sont exprimés contre ces comblements. Le gâchis du paysage urbain, que tout le monde reconnaît aujourd'hui, n'entre pas en ligne de compte pour ses ingénieurs. Ce n'est pas à son avis une erreur, mais le résultat d'un système : les ingénieurs des Ponts n'avaient alors aucune formation à tout ce qui relève des sciences humaines et sociales et de l'urbanisme, et aucun intérêt pour les dimensions culturelles et esthétiques des problèmes qui leur apparaissaient très secondaires. Ils professaient en revanche une foi illimitée dans la technique, alors même que leurs décisions successives conduisirent, dans ce cas précis, à des catastrophes. Dans cette affaire, ils ont utilisé l'économie que représentait le fait de ne pas détourner le chemin de fer par l'extérieur de la ville pour faire pencher le ministère en leur faveur, alors que leur décision était difficilement défendable. Aujourd'hui, les autorités de gestion de la Loire travaillent à la remise en État de ce qui a été détruit à l'époque, lorsque c'est possible, et notamment à la reconstruction des fonds fluviaux et de l'équilibre écologique complexe de l'estuaire.

L'exposé se poursuit par de nombreuses questions, illustrant l'intérêt du public pour les problèmes soulevés. Des questions techniques, portant par exemple sur l'origine du sable des comblements, alternent avec des interrogations plus générales. L'avis tranché sur les Ponts-et-Chaussées en soulève plusieurs :

- y a-t-il unanimité dans ce corps ? → Pas forcément, ainsi les ingénieurs des Ponts n'étaient pas d'accord entre eux sur la question du canal. Mais ils partageaient une foi illimitée dans la technique et dans la supériorité de leur savoir sur tous les autres.
- des protestations aux projets sont-elles connues ? → Oui. Le maire et le conseil municipal se sont élevés contre ces travaux, mais aussi certaines associations professionnelles (batellerie, architectes), la presse, ou une personnalité locale comme Louis Lefèvre-Utile, le patron de la grande entreprise de biscuits LU. Elles n'ont eu aucun effet.

Le débat se poursuit également sur l'impact économique des comblements, mais ceux-ci sont difficiles à estimer. La discussion se conclut sur la question de la démocratie et des relations entre population, administration municipale et grands corps de l'État. Le cas nantais résonne évidemment avec certaines situations actuelles.

Table-ronde :

La table-ronde permet de poursuivre les discussions engagées de façon synchronique cette fois-ci. Deux exposés, l'un de Anne HONEGGER (ENS de Lyon - ZABR) et l'autre de Sylvie BARRAUD (INSA Lyon - OTHU), permettent de faire émerger de nouveaux questionnements.

Communication d'Anne HONEGGER :

Anne HONEGGER intervient en tant que membre de la Zone Atelier Bassin du Rhône. Elle fait partie du comité de direction et s'occupe plus spécialement de l'axe « Observation sociale du fleuve et gouvernance », qui répond à la question : Quelle compréhension des phénomènes sociaux

intervenant dans les politiques de gestion des milieux aquatiques ? Quatre axes structurent la ZABR, qui regroupe 14 établissements et 197 chercheurs. L'axe « Observation sociale du fleuve et gouvernance » est récent, il apparaît en 2006 alors que la ZABR est créée en 2001. L'idée est de montrer en quoi la société agit sur un milieu naturel, en termes de régulation, qu'il s'agit de mieux comprendre pour mieux en saisir les interactions. La dimension anthropologique du milieu est donc centrale ici. La ZABR travaille avec des décideurs (Agence de Bassin, VNF, CNR, EDF...), elle produit des connaissances destinées à l'action. L'enjeu de la présence des Sciences Humaines et Sociales dans ce projet était justement d'agir. L'approche de la ZABR est pluridisciplinaire.

Anne HONEGGER donne l'exemple du projet « Créateur de Drôme » (2008-2012) pour mieux illustrer le fonctionnement général de la ZABR. Ce projet vise à comprendre comment l'élément eau interagit avec les conceptions sociales dans la région de la Drôme. Neuf disciplines et une vingtaine de personnes y participent. Un atlas de 150 cartes a été produit et mis en commun. La difficulté de faire travailler différentes disciplines réside dans le fait que chaque discipline a une façon bien à elle de mettre en récit les discours des acteurs. Il faut dans ce cadre expliquer le paysage socio-naturel de la Drôme et proposer un tableau pour le futur. Cela passe par la mise en place de quatre enquêtes (riverains et gestionnaires, riverains, tranchées de remobilisation des sédiments et monde associatif), la mobilisation des archives (presse, tribunal de grande instance et de commerce de Valence, ingénieurs du XIX^{ème} siècle), une pratique assidue du terrain, la co-écriture d'une trame historique et prospective ainsi qu'une géovisualisation des données. Ce dernier point vise tout particulièrement à partager de l'information entre différentes disciplines et élaborer des scénarios spatialisés. Pour cela, une plate-forme commune a été créée.

Dans ce projet, le travail pluridisciplinaire a permis de déconstruire et de questionner les découpages de chaque discipline. Même si le découpage espace/temps/objet demeure, l'interaction des façons de faire de chacun a soulevé de nombreuses et riches discussions.

Communication de Sylvie BARRAUD :

Sylvie BARRAUD est Professeur de génie civil au LGCI et dirige l'Observatoire de Terrain en Hydrologie Urbaine (<http://www.graie.org/othu/>). Ses objets d'étude sont la question de l'imperméabilisation et l'inondation face à l'anthropisation du milieu, ainsi que la vulnérabilité et les impacts sur les zones urbaines. Il s'agit donc pour elle de questionner les usages et fonctions d'une part, les infrastructures de l'autre face aux milieux naturels, de même que les sollicitations anthropiques et naturelles sur ce même milieu.

L'enjeu des temporalités fait partie intégrante des interrogations générales. Des événements synchroniques, comme la pluie, résonnent avec des enjeux diachroniques : la gestion sur le temps long, l'évolution permanente des milieux, les changements technologiques, climatiques, etc. La notion de complexité s'invite donc aux analyses. Les rapports entre eau et ville ont évolué dans le temps : l'eau est passé d'un élément sauvage à un élément domestiqué, que l'on retrouve et remet en valeur aujourd'hui. Des problèmes d'usage apparaissent avec la réévaluation de la place de l'eau en ville ; des systèmes de rétentions d'eau paysagés sont par exemple investis par des pêcheurs, mais qui se plaignent parfois des odeurs.

Le but de l'OTHU consiste donc à observer et mieux connaître le cycle urbain de l'eau, pour mesurer et modéliser, mais aussi améliorer les pratiques. Il fonctionne sur la base d'observations *in situ*, afin de créer des données fiables. Ces observations se font de manière pluridisciplinaire, autour de 12 équipes de chercheurs associées au Grand Lyon et à l'Agence de l'Eau, sous forme de partenariats opérationnels. Sylvie BARRAUD montre à travers quelques exemples simples comment un même milieu peut être envisagé de façon complètement différente dans le temps, selon les disciplines ou les acteurs envisagés. Pour un même système, en fonction des événements qu'on

étudie, le pas de temps peut être de quelques secondes (pluie) à plusieurs minutes (infiltration), heures, mois, années, voire décennies (modification de la nature du sol), jusqu'à la dimension historique pour comparer (dans des cas de pollution par exemple). Le mandat politique correspond aussi à une autre temporalité.

Sylvie BARRAUD note malgré tout que l'OTHU a des besoins en termes historiques, qui pourraient venir compléter les apports des autres disciplines. Elle avoue une mauvaise gestion des chroniques longues. Elle souligne également l'enjeu de l'approche historique et pluridisciplinaire, que l'intervention d'Anne HONEGGER avait déjà mis en avant.

Claire HARPET (Chaire industrielle Lyonnaise des Eaux/Lyon 3), ethnologue, présente à son tour brièvement ses nouveaux travaux sur le renouveau des cours d'eau urbains, dans lesquels elle se penche sur le regard et le vécu des citoyens. Ses recherches portent actuellement sur la Saône et le réaménagement de ses rives par le Grand Lyon. Elle évoque le « territoire des rives », marqué par des pratiques, des valeurs, des représentations spécifiques de la rivière. Avec son regard d'ethnologue, elle cherche à montrer les évolutions diachroniques des aménagements de la Saône, de ses usages et de ses pratiques.

La discussion se poursuit ensuite sur plusieurs thèmes. La question de l'effectivité de la pluridisciplinarité ouvre les débats : un philosophe se demande pourquoi sa discipline, ainsi que les domaines de l'art et de la poésie, sont si peu représentés dans des organismes comme la ZABR ou l'OTHU. Sylvie BARRAUD et Anne HONEGGER insistent toutes les deux sur le fait qu'il ne suffit pas de convoquer d'autres disciplines pour que cela fonctionne. L'instrumentalisation d'une discipline par une autre apparaît souvent comme un réel enjeu. Il faut d'après elles commencer des recherches ensemble et faire discuter les objets et les méthodes de chacun pour que la pluridisciplinaire soit efficace. Cela suppose également une solide formation disciplinaire avant de se lancer dans l'interdisciplinarité. La réappropriation actuelle des objets de nature appelle de toute façon une reconfiguration des rapports entre les différentes disciplines. Geneviève MASSARD-GUILBAUD fait cependant remarquer que chaque discipline est politique, marquée par un périmètre canonique et installé, dont il est parfois difficile de se départir.

Quelques étudiants de Master suivis par Alexandre BRUN (Montpellier) nous présentent pour finir leurs travaux sur l'eau dans le quartier de Vaise (rive droite de la Saône, à Lyon). Leur travail consiste à proposer une façon de remettre à jour ou de valoriser de nouveau un cours d'eau urbain qui a été complètement oublié. Ce travail réalisé à la demande du Grand Lyon illustre bien la pertinence et l'actualité des études sur les cours d'eau urbains, que ce soit de la part des acteurs universitaires ou publics.

Les discussions se poursuivront lors de la prochaine journée du séminaire, qui aura lieu le 7 juin 2013 à Grenoble sur l'objet montagne et sur la question de l'engagement dans les enjeux environnementaux.